ŻEGLARZ POLSKI

Le navigateur polonais — The Polish Sailor

PRZEGLĄD TYGODNIOWY

poświęcony sprawom żeglugi morskiej i rzecznej ze szczególnem uwzględnieniem potrzeb i zadań żeglugi polskiej.



Ceny ogłoszeń: za drobne ogłoszenia handlowe 30 gr za wiersz milimetrowy trzyłamowy. Za powtórne ogłoszenia 30% zniżki. Większe i stałe ogłoszenia według umowy.

Redakcja i administracja: TCZEW ul. Strzelecka 5. Adres pocztowy: Tczew „Żeglarz Polski". — Konto: P. K. O. 170 044. Wszystkie materjały i artykuły umieszczone w piśmie są płatne. Rękopisów redakcja nie zwraca.

Prenumerata „Żeglarza Polskiego" wraz z miesięcznikiem ilustrowanym „Morze", wynosi 13,50 zł rocz., 7 zł półrocznie, 3,50 zł kwartalnie, które przekazywać należy do administracji „Żeglarza Polskiego".

PRENUMERATA na r. 1927: Rocznie w kraju 8 zł, zagranicą 14 zł; Półrocznie w kraju 4 zł zagranicą 7 zł, Kwartalnie w kraju 2,00 zł. Do Argentyny, Austrji, Belgji, Bułgarji, Czechosłowacji, Estonji, Jugosławji (S.H.S.), Francji, Łotwy, Portugalji, Rumunji, Węgier na obszar W. M. Gdańska: rocznie 12 zł, półrocznie 6 zł, kwartalnie 3 zł 50 gr. W mieście i w porcie Gdańska jak w kraju. Prenumeratę prosimy wpłacać na konto P.K.O. 170044 lub przekazem pocztowym pod adresem administracji pisma w Tczewie. Zmiana adresu 50 gr

Na 3 kwartał 1927 r. można abonować „Żeglarza Polskiego" również na poczcie.

Komitet Redakcyjny: J. R. Klejnot, inż. mor. A. Ciechanowski, *** — **Cena 30 gr.**

Nr. 34. Rok wydania szósty. | TCZEW-GDYNIA-GDAŃSK, 9 września 1927 r. | Ogólnego zbioru **Nr. 187**

Program rozbudowy dróg wodnych w Polsce.

Sprawozdanie komitetu ekspertów złożone do dyspozycji Rządu Polskiego przez Ligę Narodów.

CZĘŚĆ DRUGA.

Regulacja dróg żeglownych.

Rozdział pierwszy ogólny.

Ogólnie biorąc trudno jest przystąpić do obliczenia ruchu nawet w dość bliskiej przyszłości. Zaznaczamy zresztą, że tego rodzaju obliczenia ruchu przy najlepszym wystudjowaniu mogą okazać się mylnemi.

Nie damy więc liczb dla ruchu towarowego przyszłego na drogach żeglownych, jedyna rzecz, którą można powiedzieć, że oś hydrauliczna północno-południowa i oś hydrauliczna wschodnio-zachodnia zapewne odpowiadają bardzo potrzebom ogólnym ruchu polskiego służąc jednocześnie podziałowi produktów krajowych wewnątrz kraju, wywozowi w kierunku morza, w kierunku Niemiec i Rosji i nareszcie importowi.

ROZDZIAŁ DRUGI.

I. Porównanie poszczególnych typów dróg wodnych.

Z punktu widzenia usług okazywanych ogólnie gospodarce kraju poszczególne rodzaje dróg żeglownych, drogi naturalne z jednej strony, to znaczy rzeki uregulowane rzeki skanalizowane, a z innej strony drogi sztuczne, t. zn. kanały mają wartość bardzo nierówną.

Uważamy, że drogi żeglowne naturalne, rzeki uregulowane i skanalizowane są wyraźnie wyższej wartości wobec dróg żeglownych zasadniczo sztucznych, czyli kanałów.

Doświadczenie z rzekami mającemi największy ruch: Renem, Sekwaną, Łabą, Mozą, Odrą i samą Wisłą wskazuje, że wahania poziomu wód nie są przeszkodą w eksploatacji i budowie portów i urządzeń przemysłowych. Trudności wynikające z wahań wodostanów mogą być nieraz znaczne, jeśli wyładunek nie może się odbywać inaczej jak na plecach ludzkich, lecz rozpowszechnione dziś zastosowanie urządzeń mechanicznych do podnoszenia gruntownie zwalczyły trudności zależne od wahania poziomu wody w portach.

Zagłębienie kanału odpowiada dokładnie wymiarom przewidzianym w projekcie, lecz z tem wyraźnym zastrzeżeniem, że zasilenie w wodę będzie obfite, ponieważ, o ile jest niewystarczające, eksploatacja kanału staje się niemożliwą i przykład większości kanałów francuskich podczas posuchy 1921 wskazuje, że to przypuszczenie niewystarczającego zasilania niema w sobie niestety nic chimerycznego.

Kanał nie jest linją kolejową. Nie może być zbudowany według najprostszej trasy, należy uwzględnić reljef, charakter gruntu, szczególnie pod względem nieprzepuszczalności wody, konieczność zasilania itd. W braku uwzględnienia tych czynników można się narazić na prawdziwe niemożliwości techniczne, do takiego stopnia, że uwzględniając wszystko, trasa kanałów, tak samo jak rzek, jest ściśle określona przez teren.

Z innej strony szybkość statków na kanale jest bardzo zmniejszona: nie należy liczyć na urzeczywistnienie przebiegów dziennych zbliżonych do tych, które się wykonuje na rzece o biegu swobodnym.

Przerwy w żegludze, wywołane przez mrozy, są większe na kanałach aniżeli na rzekach skanalizowanych, a tem bardziej większe aniżeli na rzekach o swobodnym prądzie, a ten wzgląd ma tem większą doniosłość, że dział wodny znajduje się przy kanałach na wyższym poziomie i wskutek tego narażony jest na dłuższe mrozy. Obramowania kanału są kruche; przerwy brzegów kanałów, wywołujace długie

przerwy w ruchu nie są zjawiskiem nieprawdopodobnym.

Restaurowanie drogi wodnej wywołuje krańcowo całkowite wstrzymanie ruchu, jakiego nie zna rzeka o swobodnym biegu.

O ile tylko spadek rzeki i wywołany przez niego prąd nie jest wyjątkowo wielki, jeśli praktycznie nie przekracza 0,50 metra na km. i o ile wielkość przepływu jest wystarczająca, ażeby zapewnić głębokość conajmniej 1,50 metra o każdej porze, rzeka o swobodnym prądzie jest drogą żeglowną wyższą od rzeki skanalizowanej.

Porównanie Renu poniżej Sztrasburga ze Sekwaną pomiędzy Rouen a Paryżem pod tym względem jest najwięcej charakterystycznym.

Mimo, że głębokość Sekwany pomiędzy Paryżem a Rouen jest większa aniżeli Renu pomiędzy Duisburgiem a Sztrasburgiem i pomimo, że szybkość prądu Sekwany jest o wiele mniejsza niż szybkość prądu Renu, frachty na Renie są niższe od frachtów właściwych dla Sekwany z przyczyn straty czasu na szluzach tej ostatniej.

Rzeka skanalizowana nie przedstawia zalet poza wypadkami, gdy miarodajne zagłębienie staje się wystarczające dopiero przez budowę jazów, lub gdy szybkość wywołana przez spadek jest za wielka.

Pierwszy wypadek — zbyt małe zagłębienie normujące — na Sekwanie i na Mozie, na których normujący przepływ obniża się do 35 metrów^3, odpowiednio w Paryżu i w Leodjum.

Drugi wypadek, zbyt wielka szybkość wywołana przez spadek, jest na Rodanie uregulowanym, którego spadek sięga w niektórych miejscach 0,77 m. na km.; szybkość podnosi się do 3,50 m. na sekundę, zużycie węgla przez holowniki przy pracy w górę jest zbyt wielkie i wpływa na wysokość frachtu tak dalece, że hamuje rozwój ruchu towarowego.

Rzeka skanalizowana jest wyższą niż kanał we właściwym znaczeniu tego słowa. Ogólnie biorac, jej przekrój jest szerszy, a wskutek tego możliwa szybkość pociągów holowniczych — większa, przy słabszym wysiłku ciągnięcia, zasilanie jest naogół odpowiednio zapewnione, zagadnienie tak zawiłe wodoszczelności poszczególnych odcinków, które wypada rozwiązywać co krok na kanałach, na rzece skanalizowanej wcale nie powstaje. W wypadku specjalnym eksportu węgla śląskiego, który jest ruchem towarowym z prądem rzeka skanalizowana o umiarkowanym prądzie byłaby szczęśliwie wykorzystana dla holowania.

Kanały nie są, ogólnie biorąc, użytecznemi pod żadnym względem poza żeglugą, najwyżej zaś w wypadkach, kiedy mogą one służyć jednocześnie celom nawadniania lub osuszania.

Przeciwnie, przy regulacji lub kanalizacji rzeki przeważnie możliwem jest urzeczywistnić jednocześnie poważne melioracje rolne bez dotkliwego powiększania wydatków.

Wskazanym więc jest a priori wykorzystać w mierze jaknajwiększej drogi wodne istniejące, ulepszając je w miarę potrzeby drogą regulacji do granicy ostatniej możliwości.

Jeśli regulacja nie nadaje się możliwie, ze względu na zbyt mały przepływ wody, należy się uciec do kanalizacji, rezerwując budowę sztucznego kanału jedynie dla odcinków, gdzie inny sposób jest niedopuszczalny.

Położenie Polski z punktu ulepszenia rzek dla żeglugi przedstawia się o tyle korzystnie, że projektowane roboty, lub już wykonywane, wywołują regulację odpływu wód, obniżając powodzie i podnosząc przepływ minimalny.

Środkami tu należącemi są: z jednej strony osuszenie Polesia, które pozwala kierować do Muchawca i do Bugu część przepływu dopływów Prypeci. Z innej strony — budowa zbiorników dla urządzenia elektrowni wodnych w Karpatach, która wywoła zwiększenie przepływu minimalnego w dopływach Sanu i głównej Wisły pozwoli jednocześnie magazynować część przepływu powodziowego.

Komunikacja z Grenlandją.

Po statkach żaglowo-parowych - motorowiec.

W numerze 26-ym z dnia 15 sierpnia b. r. „Żeglarza Polskiego" podawaliśmy już fakt iż stocznia Burmeister i Wain w Kopenhadze zbudowała motorowiec dla komunikacji stałej pomiędzy Danją a Grenlandją. Fakt ten jest tembardziej doniosły, że do chwili obecnej komunikację z Grendlandją utrzymywały drewniane parowce, mające całkowite ożaglenie 3 i 4 masztowych szkuńców. Skok od tych statków ku motorowcowi jest tem bardziej rażący, że motorowiec ma kadłub stalowy i jedną śrubę. Porzucono więce jednocześnie żagle, parową maszynę i materjał kadłubu, który uważany był dotąd, przy zastosowaniu pewnego kształtu, jako lepiej wytrzymujący parcie lodów i wreszcie okazano olbrzymie zaufanie do silnika spalinowego zaopatrując nowozbudowany motorowiec dla komunikacji z Grenlandją tylko w jedną śrubę.

Od roku 1774 rząd duński utrzymuje stałą komunikację pomiędzy Kopenhagą a Grenlandją. Do roku 1888-go ruch ten utrzymywały wyłącznie żaglowce, które oddawna wywoziły z Grenlandji produkty wielorybnictwa, futra w błamach, kryolit, początkowo dla produkcji sody, obecnie dla wyrobu aluminjum i farb.

Za czasów żaglowców podróż trwała 50 dni a nawet przy najlepszych warunkach przebieg z Grenlandji do Danji nie mógł być wykonany szybciej aniżeli w 20-u dniach. Wprowadzenie maszyny parowej jako siły dodatkowej do żagli pozwoliło na wykonanie podróży w jedną stronę w 12—15 dniach. Te żaglowce, zaopatrzone w maszynę parową, stopniowo coraz więcej się przekształcały na parowce o pomocniczych żaglach (co wyraziło się w zmniejszeniu ilość poprzecznych żagli, a więc przejścia od barku do szkuńca i w zwiększeniu mocy maszyny parowej). Statki te jednak do dziś dnia były zawsze stosowane drewniane, gdyż przy olbrzymim parciu bocznem lodu drewniany kadłub jako lżejszy i więcej sprężysty łatwiej wyłazi na wierzch, uchylając się największego zacisku.

W 1905 roku znikł w tym ruchu ostatni żaglowiec bez maszyn pomocniczych: do chwili obecnej utrzymują ruch z Grenlandją parowce-szkuńce Gertrude Rask (4-o masztowy) i Gustav Holm (3 masztowy). Obok nich stanął na linję motorowiec stalowy „Disko", który przy niewielkiej względnie szybkości 10,5 węzła skrócił podróż do 9—10-ciu dni.

Jednocześnie ilość ładunku, który bierze statek zwiększyła się o 25—30 %, jak również wzrosła ilość pasażerów przewożonych każdorazowo. Ponieważ żegluga uprawia się nie całorocznie, lecz tylko przez nieznaczną część roku ma olbrzymie znaczenie mieć w ruchu statek szybki. Prawdopodobnie, o ile „Disko" nie zawiedzie pokładanej nadziei, dwa wyżej wymienione statki zostaną całkowicie unieruchomione.

„Disko" ma tę zaletę, że wiezie paliwo dla siebie, jak również smary, w swem dnie podłużnem; prócz tego bieże on około 50 ton nafty do jednego ze swych tanków i pompuje do cystern brzegowych na zachodnim brzegu Grenlandji. Jak dotąd nafta była przewożona w baryłkach. Parowce tej samej wielkości zużywały około 14 ton węgla na dzień, motorowiec zaś zużywa tylko około 4 tony ropału na dzień.

Powyższe dane wskazują iż motorowiec „Disko" można uważać za pionera komunikacji motorowcami o stalowym kadłubie w północnych wodach, tembardziej że gdzieindziej prób jeszcze takich nie robiono. Istnieje wszelkie prawdopodobieństwo, że statek ten próbę znakomicie wytrzyma i usunie dotychczasowe przestarzałe i długie sposoby komunikacji z Grenlandją.

Urządzenie statku.

Przy swej nośności 1400 ton Disko jest największym statkiem królewskiego duńskiego towarzystwa handlu z Grenlandją (Den Kgl. Grönlandske Handel). Kadłub został zmontowany przez Kopenhaskie Towarzystwo Pływających Doków i Budowy Okrętów, według najwyższej klasy Bureau Veritas. Maszyny zaś dostarczyły warsztaty Burmeistra i Waina. Motory te znajdują się pośrodku statku i składaja się z 6-o cylindrowej maszyny Diesla, pojedyńczego działania 4-o taktowej rewersyjnej. Rozwija ona 1050 wskazanych koni maszynowych przy 120 obrotach na minutę. Każdy cylinder ma średnicę 500 mm. i suw 900 mm. Suw tłoka zastosowany jest wyjątkowo długi w stosunku do średnicy cylindra, ażeby zmniejszyć ilość obrotów, wobec czego motor może być użyty do pojedyńczej śruby, o odpowiednio większych wymiarach. Motor, jak wszystkie tego rodzaju motory Burmeistra i Waina jest oliwiony pod ciśnieniem. Sprzęgła i tryby znajdują się w olejo-szczelnych skrzynkach, szerokie drzwiczki jednak pozwalają na dojście do nich w celu doglądu naprawy. Prócz głównej maszyny są jeszcze na statku 2 pomocnicze

motory spalinowe: jeden jednocylindrowy o sile 50 KM, drugi 2-u cylindrowy o sile 100 KM. Przy 400-u obrotach na minutę motory te poruszają prądnicę o wydajności przy 110 woltowem naprężeniu 33 i 66 k. w.

Pomocnicze motory zaopatrzone są w bezpośrednio poruszane kompresory, które dzięki patentowemu urządzeniu firmy mają dwojakie działanie: przy zmniejszonej pojemności zaopatrują w powietrzne injekcyjne same maszyny pomocnicze, przy wykorzystaniu zaś pełnej ich objętości oba kompresory maszyn pomocniczych mogą w razie potrzeby zastąpić kompresor głównej maszyny. Podczas zwrotu biegu kompresory pomocniczych maszyn działają również jako kompresory manewrowe.

Urządzenia do ładowania.

Statek posiada 2 maszty i 5 tramów ładunkowych obsługujących 3 luki. Jeden z tramów może podnosić do 15-u ton, ażeby być w stanie ładować na pokład łodzie motorowe. Są one systematyczne ekspedjowane do Grenlandji, gdzie zastępują dawne łodzie żaglowe dla przewozu eskimosów i dla celów rybołówczych. Lekarze, księża i przedstawiciele władz również używają małych łodzi motorowych dla swych podróży. Reszta tramów ma po 3 tony nośności i obsługiwana jest przy pomocy 4-ch elektrycznych trzechtonowych wind. Tylna winda jest przystosowana również do pracy z kotwicą zawozową, kołowrót zaś kotwiczny i maszynka sterowa są również poruszane elektrycznie. Jest również kocioł pomocniczy (Donkey) dla celów ogrzewania, kuchnia zaś opalana ropałem.

Urządzenie dla pasażerów i załogi.

Wszystkie miejsca dla ruchu Kopenhaga-Grenlandja są jednolitej klasy. Sypialnych miejsc jest 40, miejsc przy stole 36. Wszystkie urządzenia dla pasażerów tej klasy są zgrupowane tak, że można przez cały czas podróży nie wychodzić wcale na pokład.

W tylnej części głównego pokładu znajdują się pomieszczenia dla 20 pasażerów II-giej klasy. Urządzenia te mają być używane prawie wyłącznie przez rybaków przy przejeździe z jednej kolonji do drugiej. Załoga okrętu posiada dogodne pomieszczenia w środkowej i przedniej części kadłuba. Załoga składa się z kapitana, 2-ch oficerów pokładowych, radjotelegrafisty, 3-ch mechaników, 2-ch młodszych asystentów, 2-ch smarowniczych i 8 marynarzy pokładowych.

Nasza kronika portowa i żeglugowa.

Mianowanie Dyrektora Departamentu Morskiego.

Z dniem 1 września b. r. mianowany został Dyrektorem Departamentu Morskiego Ministerstwa Przemysłu i Handlu inżynier Teodozy Nosowicz, dotychczasowy dyrektor „Żeglugi Wisła-Bałtyk" w Tczewie i udziałowiec ze strony polskiej francusko - polskiego konsorcjum budowy portu morskiego w Gdyni.

Na odpowiedzialnem stanowisku szefa Departamentu Morskiego, w którym się skupiają wszystkie sprawy marynarki handlowej i portów morskich inżynier Teodozy Nosowicz będzie mógł się przyczynić wszechstronnie do rozwoju portów i żeglugi morskiej, dzięki swej fachowej wiedzy oraz doświadczeniu w zwalczaniu wielorakich trudności, które między innemi zdobył przy przeprowadzeniu sprawy portu morskiego w Tczewie, dziwnym zbiegiem okoliczności mało lub źle rozumianej w kraju.

Należy też przypuszczać, że opuszczając podwójne stanowisko prywatne dla odpowiedzialnych funkcyj rządowych inżynier Nosowicz pozostanie rzecznikiem wszelkiej inicjatywy prywatnej w sprawach morskich, która u nas jeszcze jest zbyt słaba i zasługuje ze wszech miar na poparcie czynników rządowych.

—



Dalsze wzmożenie przewozów na statkach „Żeglugi Polskiej". W sierpniu na statkach towarowych „Żeglugi Polskiej przewieziono 32 537 ton ładunku (w lipcu 30 110 ton), w tej liczbie w eksporcie 20 105 ton węgla i 5 189 ton drzewa, oraz w imporcie 4 523 ton złomu i 2 720 ton rudy żelaznej. Odbyto podróży z ładunkiem 11. Odwiedzono porty: Göteborg, Nakskov, Rygę, Trelleborg, Malmoe, Valvik, Lulea, Dunkerkę i Calais.

Ruch statków w porcie gdyńskim w sierpniu. W miesiącu sierpniu ruch statków w porcie był bardzo ożywiony chociaż nie ustanowiono nowego rekordu miesięcznego tonażu statków, wobec tego że w poprzednim miesiącu zawijał do portu olbrzymi parowiec osobowy Suffren (7 000 ton rej. netto), którego brakło w sierpniu. Niemniej jednak ustanowiony został nowy miesięczny rekord ładowania węgla — ok. 86 000 ton i jest pewność że zostanie on prześcignięty we wrześniu.

Zawinęło do portu 51 statków morskich o łącznej ładowności 36 466 t. r. n. w tej liczbie 43 parowce, 1 motorowiec, 2 holowniki, 4 lichtugi morskie, 1 żaglowiec. Wśród statków tych 47 zawinęło próżnych, 2 z pasażerami i towarem (Pologne), 2 z pasażerami (Gdynia). Na Pologne przywieziono 43 tony ładunku oraz przyjechało 24 pasażerów z Francji. — Co do bandery statków na wejściu było:

polskich statków	5 z 3 804	t. r. n. ładowności,
szwedzkich	12 z 8 366	
niemieckich	8 z 4 977	
duńskich	7 z 4 684	
francuskich	2 z 3 682	
gdańskich	7 z 3 061	
norweskich	2 z 3 003	
łotewskich	4 z 1 820	
angielskich	2 z 1 772	
holenderskich	1 z 1 252	
austrjackich	1 z 261	
	51 z 36 682	

Na wyjściu było 51 statków morskich o łącznej ład. 39 861 t. r. n., w tej liczbie próżnych 2, z pasażerami 3, z pasażerami i towarem 1. (Pologne w dwuch podróżach 817 pasażerów do Hawru i 25 ton tartego drzewa), z węglem 47. Węgla wywieziono 85 724 tony, w tej liczbie 2 940 ton węgla bunkrowego.

Utonięcie rybaka na Wielkiem Morzu. Trzej rybacy z Chałup przy wystawianiu z łodzi żaków na połów węgorzy, na Wielkiem Morzu, na odległości 50 metrów od brzegu wywrócili się. Dwaj z tonących zostali uratowani z innej łodzi przez rybaka Michała Golla z Chałup, trzeci zaś rybak, Antoni Konkol, 29 lat, utonął. Wywrócenie się spowodowała fala denna, występująca tu przed otwartym brzegiem przy silniejszem falowaniu.

Zainteresowanie Anglików dla Gdyni oraz projekt budowy w Gdyni filji Stoczni gdańskiej. W ostatnim czasie mnożą się oznaki dużego zainteresowania ze strony angielskich kół gospodarczych dla Gdyni. Radca handlowy brytyjskiego poselstwa w Warszawie p. Kimens, który już niejednokrotnie pisał na łamach fachowej prasy angielskiej o polskiej sprawie portowej, zwiedził szczegółowo w drugiej połowie sierpnia port gdyński.

Jak wiadomo The International and Shipping Co. (oficjalna nazwa stoczni gdańskiej) ma narazie po 20 % kapitału polskiego i gdańskiego oraz po 30 % angielskiego i francuskiego. Placówka ta, która z czasem większą niż dotychczas będzie odgrywać rolę w zaopatrywaniu Polskę w statki morskie zamierza utworzyć filję na gruncie polskim w Gdyni. W braku kapitałów dla stworzenia własnemi siłami stoczni w Gdyni dla większych okrętów możemy tylko przychylnie widzieć zagospodarowanie się stoczni gdańskiej w Gdyni. Wobec przejścia stoczni częściowo na grunt czysto polski szanse rozwoju

dla tego towarzystwa się zwiększają i duch ożywczy niewątpliwie wstąpi w to przedsiębiorstwo, w którem, pomijając wysiłki dyrektora prof. Noe, wiele tkwi jeszcze bynajmniej niegospodarczej „zaśniedziałości“ i oporności, wynikającej z tego że była to niegdyś stocznia „cesarska“ i z tradycji tej jeszcze wiele w niej pozostało.



Ruch portu gdańskiego w ostatnim tygodniu. W ostatnim tygodniu znikła ostatecznie w porcie gdańskim obserwowana podczas żniw dysproporcja pomiędzy ilością tonażu w ruchu portowym a zmniejszonym przeładunkiem towarów. Obecnie odbywa się intensywny przeładunek wszystkich masowych towarów, jak również drobnicy i śledzi, jedynym zaś wyjątkiem są fosfaty, które wobec przejścia sezonu prawie znikły w imporcie przez Gdańsk. Ruch statków jest bardzo ożywiony.

Zawinęło do portu w tygodniu: 138 statków morskich (bez przybrzeżnych), w tej liczbie 112 parowców, 9 holowników, 6 lichtug morskich, 2 motorowce, 2 żaglowce, 7 żaglowców z motorem. — Wśród statków tych było próżnych 81, z drobnicą 20, z żelastwem 10, ze śledźmi 10, z rudą żelazną 4, z pasażerami i towarem 3, z pasażerami, z węglem, fosfatami, żwirem, kamieniem, kamieniami młyńskiemi, z cukrem, ze spirytusem, ze smalcem — po 1. — Co do bander statków na wejściu było: polskich 5, gdańskich 9, duńskich 23, szwedzkich 33, niemieckich 36, angielskich 9, norweskich 7, francuskich 4, łotewskich 3, belgijskich 3, włoskich 2, austrjackich 2, fińskich i holenderskich po 1. — Na wyjściu notowano 129 statków, w tej liczbie 46 z węglem, 26 z drzewem, 17 z drobnicą, 21 próżnych, 5 z cementem, 4 z pasażerami i drobnicą, 4 z resztą ład. śledzi, po 2 ze zbożem i spirytusem, po 1 ze solą i z solą potasową. — Węgla przeładowano na statki 78 000 ton; prócz tego ożywił się przeładunek drzewa, rudy i śledzi. — Ruch podróżnych, pomijając żeglugę przybrzeżną był słaby.

Rynek frachtowy.

Frachty węglowe pozostają przy mocnej tendencji. Do Szwecji północnej płacono 7/3—7/6 szylingów za tonę, do Sztokholmu po 6/6. Do Göteborga 6/6—7/3, taksamo do Udevalla. Do Karlshamnu, Malmö o pół szylinga taniej, do większych portów duńskich 6/6—7/—. Do Finlandji 6/3—7/3, przy czem Helsingfors i Abo są tańsze od dalszych portów o 5 pensów. Do Rygi 5/3—5/6, do Lipawy o 3 pensy taniej. Frachty do Belgji i Francji przedstawiają się mniej korzystnie; do Antwerpji i Gandawy 6/6—7/6, do Rouen 7/6 do 7/9 za tonę.

Frachty drzewne nieco słabiej niż poprzednio. Na wschodni brzeg za materjał tarty 40—42/6 szylinga, na zachodnie wybrzeże 50—53, za kopalniaki na wschodzie wybrzeże 37—41/— za fathom, za podkłady 12/6—13/— za load. Do Antwerpji za tarty materjał 35/—, do portów północnych francuskich 35—36, do atlantyckich francuskich 38—40 szyl.

Fracht na cukier do Finlandji 8/6—9/6 na wschodni brzeg Anglji, 12/—, zachodni brzeg 14/—.

Fracht na cement do południowej i zachodniej Szwecji 7 koron szwedzkich za tonę, do wschodniej i północnej Szwecji 8—9 koron za tonę. Do południowej Norwegji 10—12 koron norweskich za tonę, do Trondhjem 14 koron za tonę. Do Finlandji 8/9 szylingów za tonę, do Rygi 7/9 szylingów za tonę, do Tallinu 8/6. Do Brazylji za tonę cementu 19/6.

RYBACTWO MORSKIE.

Kto kogo nauczył kultury rybackiej?

W XI i XII wieku zachód niemiecki był zaopatrywany w śledzie przez Holendrów, którzy przy swych ojczystych brzegach nieraz dokonywali wielkich połowów śledzia. Na wschodzie Wendowie uprawiali z wielkim rozmachem handel śledźmi aż daleko do Polski. Wendowie byli o wiele tęższymi i doświadczeńszymi rybakami niż ludy germańskie: dlatego umieli oni znakomicie wykorzystać wielkie bogactwo rybne, które zapełniało w owych czasach pomorskie i rujańskie wody.

Tak pisze Max Stahmer w dziele kapitalnem Fischhandel u. Fischindustrie Stuttgart 1924, w którem poświęca rozdział historji rybactwa niemieckiego. Dalej pisze autor niemiecki:

Wyjątkowo doświadczonymi i szczęśliwymi rybakami przedewszystkiem były narody wendyjskie i słowiańskie (!), które po burzach wędrówki ludów zajęły całą wschodnią połowę naszej ojczyzny (!). Wiele wyrazów naszego języka rybackiego i wiele technicznych nazw sprzętu rybackiego pochodzą z języka wendyjskiego. Gdy później przez niemieckich kolonistów zostali wyparci ze swych siedzib, zwrócili się Wendowie w jeszcze większej mierze do wyzyskania rybackiego licznych brandenburskich, meklemburskich i pomorskich wód. Wendowie nie ograniczyli się samym połowem, lecz założyli podstawy do celowej gospodarki wód rybnych. Wytępiali oni wrogów ryb, ułatwiali drogę podnoszącym się do rzucania ikry rybom i szczególnie umieli roztoczyć pieczę i ochronę nad tarliskami i miejscami rzucania ikry.

Pomijając zabawne rozróżnianie między Wendami i Słowianami (Wendowie byli wszak szczepem rdzennie słowiańskim) oraz tłumaczenie słowiańskości ziem aż po Łabę — wędrówką ludów, stwierdzamy objektywność p. Stahmera. Dowodzi on na podstawie badania źródeł, że zachodni Słowianie nauczyli dopiero Germanów rybactwa racjonalnego i kultury rybnej. Temat ten wart jest naukowego opracowania.

Z gdańskiego rynku rybnego.

Podaż świeżej ryby na ostatnim targu była nieznaczna. Ryba morska była poławiana w drobniejszym gatunku, połów łososia wciąż pozostawał słaby. Rzecznej ryby również brakło. Transporty sandaczy z głębi kraju ustały zupełnie. W związku z powyższem ceny na rybę wszystkich gatunków poszły w górę. Płacono za świeże fladry w zależności od wielkości od 0,50—0,70 guldena za funt, za świeże śledzie 0,30 gd., za świeżego węgorza 1,20—2 gd., za szczupaki 1,20, za pomuchle 0,70, za dorsze 0,50—0,60 gd., za liny zależnie od wielkości 1,20—1,80 gd., za karpie 1,80—2,00 gd., za karasie 1—1,20 gd. za ft.

Za wędzony towar płacono: za węgorze 3,00 gd., za wędzonego łososia 6,00 gd., za wędzone fladry 1,50—2,00.

Handel śledźmi. W związku z zakończeniem połowów szkockich podaż śledzi się zmniejszyła; podniosły się ceny nie tylko na śledzie szkockie, lecz również na holenderskie i nawet na norweskie. Pierwsze i drugie marki handlowe już znikły z rynku. Dowóz śledzi parowcami był znaczny, jak również odtransportowanie ich w głąb kraju. Ogólnie biorąc ceny na śledzie poszły w górę na szkockie śledzie o 5—6 szylingów na beczce, na holenderskie o 4—5 szyl. na beczce.

Obecnie ceny są na zwykłe Matties 40—44 szyl., Crown Matties 44 szyl., Crown Mattfuls 51 szyl., Trade Mark Matties 48 szyl., Trade Mark Mattfuls 54 szyl, Holenderskie matjasy 38—40 szyl., norweskie śledzie wiosenne 1927 roku 23—25 szylingów, norweskie 1926 r. 22—24 szylingi, zależnie od wielkości.

Półbeczki są droższe o 3 szylingi na dwu półbeczkach.

Przywóz śledzi do Polski przez port gdański.

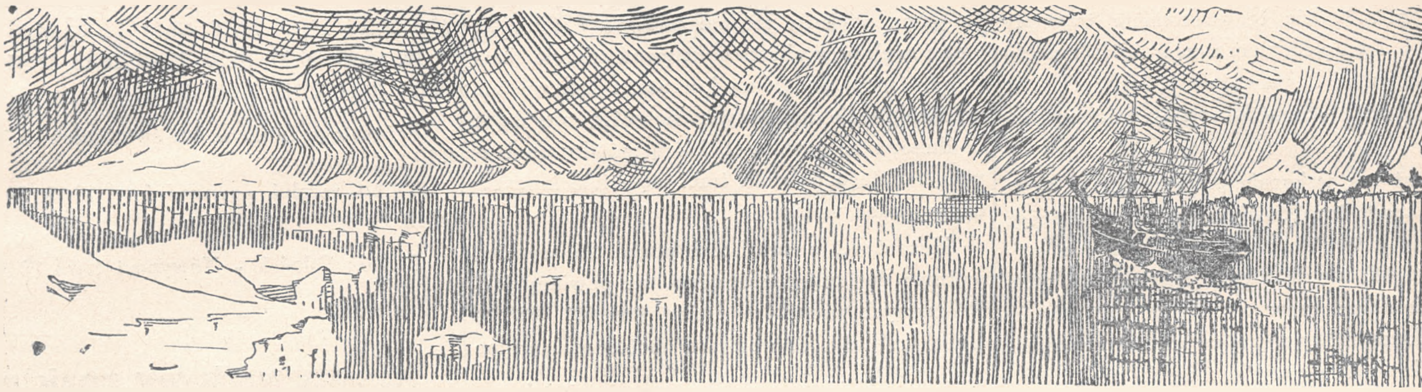
30 sierpnia:
niem. par. Naval 310 z Wicku,
niem. par. Leontes 180 z Peterhead, 1984/1 i 685/2 beczek.

31 sierpnia:
duń. par. Vesterskov 355 z Peterhead 2124/1 i 531/2 beczek,
niem. p. Grete Larsen 294 z Peterhead 2028/1 i 618/2 beczek,
norw. par. Kongshavn 425 z Peterhead,
norw. par. Jotun 308 z Stronsay, 3275/1 i 1650/2 beczek.

3 września:
niem. par. M. Schröder 343 z Fraserburgha.

4 września:
niem. par. Weser 290 z Szczecina.

5 września:
gd. par. Prosper 410 z Fraserburgha.



Podróże morskie. - Sport żaglowy i motorowy.

Żegluga rozrywkowa a propaganda morska.

Ciąg dalszy.

II. Możliwość wykorzystania taboru pływającego żeglugi rozrywkowej.

Materjał pływający żeglugi rozrywkow :j może być podzielony na 4 kategorje:

1. Yachty wyścigowe. 2. Yachty krążownicze żaglowe z motorem, lub bez niego. 3. Yachty parowe. 4. Yachty motorowe.

Pierwsza kategorja nie ma żadnego zastosowania w wypadku wojny, jej użyteczność urywa się z końcem czasu pokojowego. Zato ma ona olbrzymie znaczenie propagandowe, w regatach narodowych i międzynarodowych, łącząc ludzi towarzysko, powołując do życia kluby żeglarskie będąc opisywana w artykułach i specjalnych dziełach.

Chociażby dla tego jednego marynarka powinna popierać regaty żaglowe, wyznaczać nagrody za najwybitniejsze sukcesy i t. d.

2. Yachty krążownicze żaglowe są już więcej cenne z punktu widzenia zadań wojennych. Odrzucając zbyt małe jednostki przyjąć można, że yachty 10-tonowe i większe trzymają się znakomicie na morzu, są w wysokim stopniu mieszkalne, posiadają wystarczającą szybkość. Większość tych yachtów ma motor pomocniczy, nadający im szybkość na spokojnej wodzie od 5—8 węzłów. Prawie wszystkie posiadają oświetlenie elektryczne, nieraz z możnością załadowania akumulatorów przy pomocy dynamo, sprzężonego z motorem. Załoga niezbędna do ich prowadzenia składa się średnio od 2—4 ludzi. Yachty te stacjonowane są zazwyczaj w licznych portach wybrzeża i są zawsze gotowe do żeglugi przybrzeżnej, którą uprawiają rokrocznie. Zastosowanie tych łodzi może być w pierwszym rzędzie — jako posterunków ruchomych, podsłuchowych, przeciwko łodziom podwodnym. Każdy z tych yachtów może z łatwością otrzymać aparaty podwodnego nasłuchiwania, tak już dziś udoskonalone i które będą jeszcze więcej udoskonalone w krótkim czasie. Krążąc pod żaglami z małą załogą, mogąc bez jakichkolwiek komplikacyj i wypadków na paliwo trzymać się na morzu przez szereg dni, mogą one tworzyć dookoła portów bardzo wydatną sieć podsłuchową. Każdy z tych yachtów może być łatwo wyposażony dzięki swym motorom i akumulatorom w posterunki iskrowe, odbiorcze i nadawcze, których promień działania byłby wystarczający dla utrzymania łączności stałej z portem, którego okolicę miałby on przeszukiwać.

Chociaż dziś trudno określić jakie formy przyjmie wojna morska, zdaje się, że tego rodzaju zastosowanie może być przewidywane jeszcze na dość rozległy okres czasu. Dopóki będą istniały łodzie podwodne, a przedewszystkiem łodzie podwodne-minostawy, nasłuchiwanie podwodne będzie koniecznością i yacht żaglowy średniego tonażu o motorze pomocniczym będzie się w zupełności nadawał do tej czynności.

3. Yachty parowe mogą być wykorzystane w ten sam sposób jak inne statki handlowe, odpowiednio do swego tonażu. Ponieważ yachty parowe w stosunku do innych parowców tej samej wielkości dobrze trzymają się na fali i są mieszkalnemi w bardzo wysokim stopniu, mogą one wykonywać najrozmaitsze zadania: dowożenie wywiadem, eskortowanie karawan statków handlowych i t. d.

Bywały już wypadki, że yachty parowe podnosiły proporzec dowodzącego, częściej zaś dowodzącego specjalną grupą statków.

Słabym punktem tej kategorji yachtów jest szybkość. Yachty parowe rzadko dają ponad 12 węzłów w stałym ruchu, gdyż szybkość na morzu uzyskuje się przez niszczenie komfortu i mieszkalności. Właściciele ich słusznie zgóry przy zamówieniach unikają tych „wesołości", które dają szybkość małym statkom na pełnem morzu, a które tak dobrze są znane na torpedowcach. Marynarka jednak mogłaby przez udzielenie właścicielom statków tych pewnych korzyści zachęcić ich do wbudowania silniejszych maszyn, tembardziej, że manja wielkich szybkości coraz więcej się rozpowszechnia.

4. Najwięcej interesować powinna marynarkę wojenną kategorja yachtów motorowych. Jakiby nie był w przyszłości materjał pływający stosowny w przyszłej wojnie brzegowej, potrzebne będą zawsze łodzie motorowe. Najmniejsze, najmniej przytem szybkie służyć będą policji wojennej w portach i na redach, dla łączności, dla wywiadu najbliższego. Motorówki zaś, które są mieszkalne, pokryte pokładem i zdatne do otrzymania jakiegokolwiek uzbrojenia, zaczynając od zwykłego kulomiotu, pozwolą rozszerzyć sieć ochronną. Można zawsze wyznaczyć pracę dla tego rodzaju jednostek, które mobilizacja znajduje w olbrzymiej większości wypadków w dobrym stanie utrzymania, gotowe do czynnej służby. Wśród tej kategorji jest jednak klasa specjalna o wyjątkowej wartości podczas wojny: są to racers, czyli łodzie patrolowe o wielkiej szybkości. Wskazówki ostatniej wojny okazały się wobec tej klasy łodzi wyścigowych wyjątkowo zachęcające.

W roku 1917 wyszły na morze po raz pierwszy angielskie Coastal Motor Boats, zwane też C. M. B., drewniane motorówki długości 12-tu metrów o podwójnym poszyciu kadłubu z motorem 250 konnym, nadającym im szybkość 30—32 węzłów. Załoga każdej z tych motorówek składała się zaledwie z dwóch ludzi, dobranych ochotniczo, i należy podkreślić, że admiralicja angielska wyznaczyła na to odpowiedzialne stanowisko wielką liczbę yachtsmenów, którzy otrzymali stopnie oficerów.

Łodzie C. M. B. przyniosły duże usługi, biorąc udział poważny w operacjach przed wybrzeżem belgijskim, mianowicie przed Zeebrugge. Były one wysoce niebezpieczne dla kontrtorpedowców nieprzyjacielskich i zatopiły pewną ich ilość. Dzięki dużej szybkości i małym wymiarom poniosły one mało strat.

O tym samym czasie Włochy z ich wybitną inżynierją morską skonstruowały typ bardzo podobny — M. A. S. (Motoscafi-Anti-Sotto-

marini) czyli „motorówki" przeciwko łodziom podwodnym". Łodzie te znakomicie trzymały się na fali. Tymto łodziom numer 15 i 21 udało się storpedować 2 pancerniki austryjackie, z których jeden — Szent-Istwan na miejscu utonął.

Rezultat ten wskazuje jakie rezultaty może osięgnąć mały torpedowiec, statek, z którego się rozwinął współczesny torpedowiec o wyporności 1.400 ton. Ponieważ jednak ten ostatni stał się dzięki swym wymiarom prawdziwym krążownikiem uzbrojonym w torpedy, odczuwa się dziś brak właściwych, małych nadzwyczaj zwrotnych łodzi torpedowych. Serja tego rodzaju „narzędzi wojennych" miałaby niewątpliwie zastosowanie w walkach w pobliżu brzegów.

Jednak marynarka wojenna z wielką trudnością mogłaby stworzyć tę klasę małych statków i utrzymywać je w czasie pokojowym. Są to objekty kosztowne, delikatne, wymagające stałej opieki, którą zapewnić może tylko prywatny właściciel.

W interesie marynarki wojennej byłoby specjalnie popierać utrzymywanie prywatnych łodzi patrolowych o dużej szybkości, odpowiadających żądanym warunkom. To poparcie może być okazane w następujący sposób: przedewszystkiem należałoby prowadzić spisy, jeszcze podczas pokoju wszelkich jednostek żeglugi rozrywkowej, które mogłyby być zastosowane w razie wojny. Spis ten zawierałby rozmaite objekty od wielkich yachtów parowych, aż do motorówek, poprzez krążownicze yachty żaglowe. Jaka byłaby zachęta, którąby wypadło dać właścicielom statków?

Przedewszystkiem należałoby udzielić tytułu honorowego wszystkim należącym do tej listy, gdyż wiadomo, jak wiekiem jest przywiązanie do tytułów i słów. Proponowałoby się nazwę floty pomocniczej, która zresztą nie jest nową. Każdy statek „floty pomocniczej" otrzymałby numer specjalny, miałby port macierzysty w wypadku wojny i niósłby na maszcie odznakę rozpoznawczą, np. niebieski proporczyk. Inne korzyści mogłyby być przyznane tym statkom, więcej namacalne, jak np. otrzymanie prowjantów, lub paliwa według specjalnych taryf, wolne wejście do portów wojennych i arsenałów i t. d. Gdyby nie życzono ochrzcić tym mianem wszystkie łodzie użyteczne, możnaby nazwę floty pomocniczej ograniczyć do yachtów o wyporności 10 ton i więcej, notując inne jako „spisane na wypadek wojny". Względem tych ostatnich, przeważnie motorówek, możnaby przyznać w porozumieniu z ministerstwem skarbu zniesienie częściowe lub całkowite podatków, które one płacą, jak również zwolnić ich na rzekach i kanałach od wszelkich opłat szluzowych.

Istotnie, motorówka płaci tem większe podatki im silniejszy ma motor, przy tem w formie podwójnej: podatku bezpośredniego i pośredniego przez większe zużycie paliwa. Właściciele motorówek przy obecnem ustawodawstwie skarbowem mają podwójną korzyść z montowania na swe łodzie mniejszych motorów, nie dając kadłubowi tej szybkości, którą mógłby on rozwinąć. Z tego powodu traci się wiele korzyści na wypadek wojny.

Motorówki o szybkości ponad 25 węzłów, wpisane do floty pomocniczej, nie powinny płacić żadnych podatków i otrzymywać paliwo wolne od cła, 20-wezłowe motorówki winne płacić tylko ⅓ podatków, 15-węzłowe ⅔.

W ten sposób okazanoby znaczne poparcie za szybkość. Idąc jeszcze dalej należy przyznać, że właściciela któryby zbudował prawdziwą M. A. S., podobną do znakomitych tych łodzi, godzien jest bezpośredniego poparcia przez marynarkę. Łódź taka jest darem prywatnym dla państwa na wypadek wojny i potrzebuje zwiększonych kosztów utrzymania. Stąd logicznem jest wyznaczyć 1) premję na budowę, 2) premję roczną na utrzymanie i 3) pewną ilość paliwa bezpłatnie lub nawpół bezpłatnie. Pieniądze w ten sposób wydane przez marynarkę wojenną byłyby zakomicie ulokowane i przedstawiałyby niewątpliwie wydatek nieskończenie mniejszy aniżeli próba budowania takich łodzi we własnym zakresie a przedewszystkiem ich utrzymania w porządku.

Należy tylko uważać, ażeby kadłub takich łodzi był odpowiednio wytrzymały, odpowiadał pewnym warunkom, gdyż zazwyczaj łodzie o dużych szybkościach mają poszycie nadzwyczaj słabe.

Ujmując ogólnie powiedziane stwierdza się, że jeśli marynarka wojenna, dysponuje od pierwszych dni mobilizacji materjałem floty rozrywkowej w stanie dobrego utrzymania i szybkiego uruchomienia, czego dać nie może zwykła rekwizycja, należy w czasie pokoju prowadzić spisy yachtów, zachęcić je do przystosowania się do ich funkcji wojennej i włączyć je w ogólną mobilizację sił wojennych. Uczynić to może bardzo niewielkim kosztem, przedewszystkiem zniżeniem pewnych opłat. Pragnąc natomiast wykorzystać w większym stopniu flotę rozrywkową w razie wojny, należy oczywiście zastosować system premij.

(Dokończenie nastąpi).



Rozkład jazdy pociągów Gdańsk - Nowyport.

Odjazdy z Gdańska: 0,15 1,10 5,55 6,55 8,40 9,45 10,45 11,45 12,15 13,13 13,45 14,45 15,15 15,45 16,20 16,45 17,45 18,15 18,45 19,15 20,15 21,15 22,15 23,15.

Prócz tego tylko w dni świąteczne: 5,25 6,25 7,35 8,10.

Tylko w dni powszednie: 12,45 19,45 i 20,45.

Odjazdy z Nowegoportu: 2,45 4,50 6,25 7,26 9,15 10,15 11,15 12,15 12,44 13,43 14,15 14,45 15,15 15,45 16,15 16,50 17,15 18,15 18,45 19,15 19,45 20,44 21,45 22,45 23,45.

Prócz tego tylko w dni świąteczne: 5,55 6,55 8,10.

Tylko w dni powszednie: 13,15 20,15 i 21,15.

Podróż Gdańsk - Nowyport trwa 20 minut.

Międzyportowy rozkład jazdy pociągów.

Z Tczewa do Gdańska.	Z Gdańska do Gdyni
0.13 — 0.58	1.27 — 2.04
4.45 — 5.45	6.15 — 6.47
6.07 — 6.40	6.50 — 7.24
7.10 — 7.45	8.00 — 8.31
8.00 — 8.26	8.41 — 9.12
8.26 — 9.19	— — — — —
9.40 — 10.08	10.35 — 11.07
10.01 — 11.00	— — — — —
11.20 — 11.48	11.56 — 12.22
12.00 — 12.47	13.05 — 13.37
14.19 — 15.17	15.33 — 16.06
16.31 — 17.00	17.16 — 17.50
— — — — —	17.55 — 18.28
17.27 — 18.03	19.15 — 19.53
19.37 — 20.30	— — — — —
20.10 — 20.42	21.05 — 21.44
— — — — —	23.20 — 23.56
23.11 — 0.05	— — — — —

Z Gdyni do Gdańska.	Z Gdańska do Tczewa.
2.25 — 3.00	3.20 — 4.16
6.48 — 7.18	7.30 — 8.19
— — — — —	8.35 — 9.17
8.40 — 9.10	10.47 — 11.40
11.30 — 12.03	12.15 — 12.48
12.51 — 13.23	13.37 — 14.18
14.08 — 14.44	15.10 — 15.48
15.31 — 16.01	16.40 — 17.37
17.19 — 17.45	17.54 — 18.22
17.58 — 18.30	18.55 — 19.26
— — — — —	20.39 — 21.32
22.23 — 21.05	21.25 — 22.02
21.10 — 21.45	22.05 — 22.36
21.51 — 22.21	22.30 — 23.19
22.53 — 23.27	23.42 — 0.40
— — — — —	23.37 — 0.14
23.13 — 23.50	— — — — —



RUCH PORTOWY.

Gdynia.

Na wejściu:

23 sierpnia: niem. par. Dione 658 t. z Gdańska próżny (Sped.), łot. par. Kurland 429 t. z Gjedseru próżny (Sped.).

24 sierpnia: łot. par. Leaside 282 t. z Królewca próżny (Sped.), polski par. **Katowice** 1108 t. z Trelleborga próżny (Żegl. Polska), fran. par. Pologne 1841 t. z Le Havre z 1 pasażerem i 37 t. ład. (Co. Gen. Transatl.), gdański hol. Ernst 58 t. z licht. Danzig I. 579 t. z Fredrikshavnu i Danzig II. Mariageru próżne (Pol. Ag. Morska).

28 sierpnia: ang. par. Felside 511 t. z Kłajpedy próżny (Sped.), szw. par. Trio 832 t. z Helsingborga próżny (Bergenske), gdański par. Etzel 593 t. z Gdańska próżny (Pol. Ag. Morska), norw. par. Arnold Köpke 430 t. ze Słupska próżny (Sped.), holend. par. Vechtstroom 1252 t z Aabenraa próżny (Reinhold).

31 sierpnia: duń. mot. Maagen 165 t. z Gdańska próżny (Bergenske).

1 września: szw. par. Hernodia 732 t. z Londynu próżny (Robur), niem. hol. Karl Kiehn z licht. Wilhelmine 372 t., Berta Kiehn 307 t. i Heinrich Kiehn 370 t. z Lubeki próżne (Robur).

2 września: szw. par. Aegir 754 t. z Kalmaru próżny (Pol. Ag. Morska), szw. par. Ellen 948 t. z Göteborga próżny (Robur), duń. par. Wwe Th. Malling 1125 t. z Kopenhagi próżny (Reinhold), szw. par. Consul Bratt 624 t. z Göteborga próżny (Robur).

3 września: szw. par. Themis 364 t. z Lubeki próżny (Reinhold).

4 września: polski par. **Katowice** 1108 t. z Malmö próżny (Żegl. Polska), norw. par. Vanja 788 t. z Szczecina próżny (Pol. Ag. Morska).

5 września: łot. par. Mary 767 z Rygi próżny (Pol. Ag. Morska), szw. par. Nike 656 t. z Göteborga próżny (Pol. Ag. Morska), szw. par. Wira 253 t. z Trelleborga próżny (Polska Ag. Morska).

Na wyjściu:

24 sierpnia: szw. par. Ellen 948 t. do Göteborga z węglem Pol. Ag. Morska).

25 sierpnia: niem. par. Dione 658 t. do Lipawy z węglem (Sped.), łot. par. Kurland 429 t. do Nykobingu z węglem (Sped.).

26 sierpnia: łot. par. Leaside 282 t. do Rygi z węglem (ped.), franc. par. Pologne 1841 t. do Le Havre z 391 pasaż. (Co. Gen. Transatl.).

27 sierpnia: norw. par. Dea 1460 t. do Gandawy z węglem (Hartwig), duń. par. Vendia 628 t. do Kopenhagi z węglem (Robur).

28 sierpnia: szw. par. Nordöst 629 t. do Münkedelu z węglem (Robur), łot. par. Mary 767 t. do Rygi z węglem (Pol. Ag. Morska), pol. par. **Katowice** 1108 t. do Malmö z węglem (Żegl. Polska).

Ruch statków w porcie gdańskim.

Na wejściu.

28 sierpnia:

Gdański par. Nordsee 340 t. z Kilonji ze spirytusem (Ganswindt, kan. port.), niem. par. Moskau 365 t. z Wisby próżny (Reinhold), niem. par. Mina Cords 550 t. z Gjedseru próżny (Prowe, b. port ces.), norw. par. Frikol 696 t. ze Szczecina próżny (Behnke i Sieg, kolej. nadw.), szw. par. Themis 383 t. ze Stavongeru z towarem (Bergenske, kan. port.), szw. par. Dejefors 132 t. z Karrebäksminde próżny (Polsko-Skand.), szw. par. Elise 826 t. z Koldingu próżny (Behnke i Sieg, Westerpl.), ang. par. Kalua 412 t. z Rudkjöbingu próżny (Shaw, Lovell, kan. port.), norw. par. Kristine I. 613 t. z Wisby próżny (Polsko-Skond., Westerpl.). duń. par. Bothal 1223 t. z Kopenhagi próżny (Reinhold, Westerplatt), niem. par. Kolberg 383 t. ze Szczecina z towarem (Reinhold, śpichrz Baltic), duń. par. Estrid 710 t. z Kopenhagi próżny (Bergenske, Breitenbachbr.), duń. par. Hafnia 1159 t. z Kopenhagi próżny (Behnke i Sieg, Westerpl.), niem. hol. Theseus z licht. O. B. 111 i 203 z Homburga próżne (Voigt, Westerpl.), szw. hol. Balder z licht Kelsö 813 t. i Box 462 t. z Oxelösundu z żelastwem (Behnke i Sieg, wolna strefa), niem. hol. Titan z Rygi próżny (Voigt), gdański par. Oberpräsident Delbrück 620 t. z Antwerpji z towarem (Behnke i Sieg), franc. par. Jumièges 1004 t. z Antwerpji próżny (Worms), ang. par. Stettin z Grangemouth z towarem (Reinhold), duń. par. Gautatyr 674 t. z Londynu próżny (Shaw, Lovell.

Na wejściu:

30 sierpnia: niem. por. Leontes 180 t. z Petehead ze śledźmi (Reinhold), duń. par. Bretland 1235 t. z Kopenhagi próżny (Reinhold, Westerplatte), szw. par. Gota 674 t. z Oskarshamnu z rudą (Polsko-Skand., wolna strefa), ang. par. Kowno 1477 t. z Hull z posażerami i towarem (Ellermann i Wilson), niem. par. Wilhelm 935 t. z Londynu próżny (Reinhold.

Na wyjściu:

30 sierpnia: gdański par. Mottlau 430 t. do Rotterdamu z drzewem (Behnke i Sieg), duń. par. Hjortholm 866 t. do Liverpoolu z drzewem (Reinhold), szw. mot. Dejefors 131 t. do Westerwiku z drzewem (Polsko-Skond.), szw. par. A. K. Fernström 433 t. do Rygi ze śledźmi (Reinhold), duń. par. Danhild 815 t. do Londynu z drzewem (Bergenske), ang. par. Baltara 1387 t. do Lipawy z pasażerami i towarem (United Baltic), ang. por. Kalmar 412 t. do Londynu z drzewem (Shaw Lowell Son), ang. par. Stettin 528 t. do Szczecina próżny (Reinhold), fr. par. Orne 1283 t. do Rouen z węglem (Danz. Schiff. Kontor), niem. par. Elizabeth 287 t. do Abo ze śledźmi (Lenczat), niem. par. Renate 508 t. do Londynu ze Zbożem (Prowe), niem. par. Noval 310 t. do Lipawy ze śledźmi (Reinhold), duń. par. Dania 1390 t. do Kopenhagi z węglem (Reinhold).

Na wejściu·

31 sierpnia: niem. par. Wilhelmine 177 t. z Szczecina próżny (Voigt)t, szw. par. Reval 715 t. z Helsingborgu próżny (Artus), szw. par. Ransteter 146 t. z Kołobrzegu próżny (Polsko-Skand.), holend. hol. Marinus z Gdyni próżny (Schiechau), szw. par. Nornan 453 t. Helsingborga próżny (Reinhold), duń. par. Skinfaxe 1014 t. z Odense próżny (Reinhold), duń. par. Vesterskov 355 t. z Pterhead ze śledźmi (Lenczat), austr. motor. Hai 24 t. z Rotterdamu próżna (Bertram), szw. par. Egon 290 t. z Göteborga z towarem (Reinhold), szw. par. Robur 650 t. ze Sztokholmu próżny (Polsko- Skand), niem. par. Cereal 311 t. z Hamburga z cukrem (Behnke i Sieg), niem. par. Grete Larsen 294 t. Peterhead ze śledźmi Reinhold), niem. par. Bacchus 658 t. z Rotterdamu z towarem (Wolff i Co.), szw. par. Portos 1450 t. z Londynu próżny (Polsko-Skand.), szw. par. Thure 295 t. z Kłajpedy próżny.

31 sierpnia: duń. par. Skaane 724 t. z Londynu próżny (Shaw, Lowell, basen Holmu), niemiecki par. Dollart 541 t. z Newhaven z żelastwem (Reinhold, Westerplatte), norw. par. Kongshavn 425 t. z Peterhead ze śledźmi (Behnke i Sieg, kan. port.), norw. par. Jotun 308 t. z Strosay ze śledźmi (Reinhold, Kielgraben), belg. hol. Elise IV. z dragą Drague 13 z Gdyni próżne (stocznia Schichau), polski par. Wilno 1122 t. z Dunkerki z żelastwem (Bergenske, Wisłoujście), polski żagl. Henryk 19 t. z Rewy ze żwirem (Legon), niem. par. Elsa 504 t. z Londynu próżny (Reinhold, Viktoriawand), polski par. Kraków 1122 t. z Lulea z rudą (Warta, Wisłoujście), niem. par. Borussia z Duisburga z płytami stalowemi (Behnke i Sieg, kolej nadw.), szw. par. Kullen 294 t. z Królewca próżny (Polsko-Skand.), niem. par. Dalaelfen 879 t. z Nakskov próżny (Artus, Westerpl.), niem. żagl. z mot. Hanna z Kołobrzegu próżny (Bergenske), włoski par. Dardania ze Sfaxu z fosfatem (Warta), gdański par. Balticum 364 t. z Aarhus próżny (Behnke i Sieg).

Na wyjściu:

31 sierpnia: łot. par. Viesturs 338 do Han z węglem (Artus), niem. par. Fritz Schoop 903 t. do Rygi z węglem (Artus), ang. par. Ulva 840 t. do Sztokholmu z węglem (Danz. Schiff. Kontor), duń. hol. Superbus do Kopenhogi próżny (Lenczat), duń. par. Inger 733 do Kotki z cementem

(Behnke i Sieg), szw. par. Iris 169 t. do Göteborga z towarem (Reinhold), szw. par. Elise 826 t. do Udewalli z węglem (Behnke i Sieg), szw. par. Fernebo 1885 t. do Konstantynopolu z towarem (Skand. Levante), fran. par. Tours 2561 t. do Luleo próżny (Behnke i Sieg).

31 sierpnia: niem. par. Oder 655 t. do Londynu z drzewem (Bergenske), niem. par. Phoebus 362 t. do Rotterdamu z towarem (Wolff), szw. par. Inland do Gefle z węglem (Behnke i Sieg), norw. par. Vardefjell do Lowestoftu z drzewem (Danz. Schiff. K.).

Na wejściu:

1 września: ang. par. Rothar 994 t. z Hamburga próżny (Danz. Schiff. K., kan. port.), franc. par. Jocelyn de Rohan 1182 t. z Królewca próżny (Morry, Westerpl.), duń. par. J. C. Jacobsen 740 t. z Kopenhagi z towarem (Reinhold), niem. par. Finnland 264 t. z Rudkjöbingu próżny (Voigt, Westerpl.), szw. par. Barbara 1475 t. z Ronen z żelastwem (Reinhold, Westerplatte), łot. par. Kaupo 1458 t. z Luka z rudą żelazną (Artus), łot. par. Krios 822 t. z Królewca próżny (Voigt), szw. par. Caring 518 t. z Stralsundu próżny (Behnke i Sieg).

Na wyjściu:

1 września: gdański par. Gette do Kronsztadu ze spirytusem (Ganswindt), norw. par. Bomma 461 t. do Moes z towarem (Bergenske), duń. par. Vesterskov do Kłajpedy próżny (Lenczat), norw. par. Maurita 911 t. do Tromsö z węglem (Polsko-Skand.), austr. żagl. z mot. Steiermark do Tönsbergu z węglem (Reinhold).

1 września: duń. par. Svanholm 764 t. do Liverpolu z drzewem (Reinhold), niem. par. Eberhard 338 t. do Królewca próżny (Behnke i Sieg), niem. par. Grete Larsen 294 t. do Fredrikshavnu próżny (Reinhold), niem. par. Immenhof 182 t. do Carnarvonu z drzewem (Reinhold), fiński par. Aegir 457 t. do Helsingforsu z towarem (Bornhold), szw. par. Karin 196 t. do Sztokholmu z towarem (Thor Hals), niem. par. Gerda Ferdinand 909 t. do Southamptonu z drzewem Behnke i Sieg), szw. par. Nornan 353 t. do Waldemarsviku z węglem (Reinhold), niem. par. Eduard 574 t. do Grimsby z drzewem (Danz. Schiff. K.), gdański par. Edith Bosselmann 291 t. do Kłajpedy z węglem (Reinhold) szw. par. Egon 290 t. do Helsingforsu z towarem (Reinhold), niem. par. Oskar 485 t. do Bjärkö z węglem (Artus), niem. par. Diana 638 t. do Liverpoolu z drzewem (Shaw, Lovell), duń. par. Hafnia 1160 t. do Aarhus z węglem (Behnke i Sieg), szw. żagl. z mot. Ranseater 146 t. do Kalmaru z węglem (Polsko-Skand.), niem. par. Moskau 365 t. do Borga z węglem (Polsko-Skand.).

Na wejściu:

2 września: ang. par. Baltara 1387 t. z Lipawy z pasażerami i towarem (Un. Baltic Corp.) polski transportowiec Wilja 2266 t. z Cherbourga z materjałem wojennym (Westerpl.), łot. par. Kurland 428 t. z Nyköbingu próżny (Bergenske, Westerpl.), szw. par. Loen 191 t. z Helsingforsu z towarem (Reinhold, kan. port.), szw. par. Consul Bratt 623 t. z Göteborga próżny (Polsko-Skand., Westerpl.), niem. par. St. Gertrud 211 t. z Lubeki z towarem (Lenczat), niem par. Seefahrt 67 t. z Rotterdamu próżny (Bertram, Westerplatte), duń. par. Polarhavet 1286 t. z Sölvesborga próżny (Ortus, Westerpl.), hol. par. Zeester 187 t. z Królewca ze zbożem jako do portu ukrycia (Voigt), niem. par. St. Jürgen 343 t. z Lubeki z towarem (Lenczat, kan. port.), niem. par. Feronia 343 t. z Bremy z towarem (Wolff, kan. port.), niem. par. Fanal 299 t. z Norbergu próżny (Behnke i Sieg), szw. par. Pan 529 t. z Oxelösundu z rudą żelazną (Behnke i Sieg).

Na wyjściu.

2 września: duń. par. Borghild 431 t. do Kopenhagi z węglem (Danz. Schiff. K.), duń. par. Viktorja 1160 t. do Kopenhagi z węglem (Polsko-Skand.), gdański par. Hammonia 657 t. do Aalborga z węglem (Behnke i Sieg), polska licht. Bolek 369 t. do Tczewa drogami wewnętrznemi próżna (Wisła-Batyk). norw. par. Oslo do Sztokholmu z węglem (Polsko-Skand), norw. par. Friske II. 722 t. do Sztokholmu z węglem (Polsko-Skand.), ang. par. Smolensk 1534 t. do Londynu z pasażerami i towarem Ellerman i Wilson), szw. par. Consul Bratt 876 t. do Gdyni (Polsko-Skand.), szw. mot. Sirius 90 t. do Skillinge z węglem (Danz. Schiff. K.), duń żagl. z mot. Aage 58 t. do Ommel z węglem (Bergenske), niem. par Hilde 851 t. do Helsingforsu z cementem (Bornhold), ang. par. Baltara 1387 t. do Londynu z pasażerami i towarem (Un. Baltic Corp.), norw. par Freykoll 697 t. do Oslo z węglem (Behnke i Sieg), duń. żagl. z mot. Laura do Rudkjöbingu z węglem (Ganswindt), niem. par. Wilhelmine 177 t. do Shorehamnu z drzewem (Voigt), szw. żagl. z mot. Thyra 40 t. do Karlshamnu z benzyną (Ganswindt), szw. par. Trelleborg 378 t. do Abo z węglem (Reinhold).

Na wejściu:

3 września: niem. par. Alfred Rehder 497 t. z Kopenhagi próżny (Voigt), niem. par. Angeln 320 t. z Szczecina, próżny (Behnke i Sieg), niemiecki hol. Titan 11 t. ze Saśnic próżny jako do portu ukrycia (Voigt), niem. par. Gretchen Müller 720 t. z Odense próżny (Artus, Pommerensdorf), szw. par. Gustafsholm 1702 t. z Newport News z tytoniem (Scand. Levante, wolna strefa), duń. draga Passepartout 100 t. z Gdyni próżna (Stocznia Gdańska), szw. par. Ester 892 t. z Rotterdamu próżny (Behnke i Sieg), duń. żagl. z mot. Söstrene 49 t. z Oslo z żelastwem (Ganswindt, Westerpl.), niem. par.. Martha Schröder 343 t. z Fraserburgh ze śledźmi (Reinhold, Kielgraben), duń. par. Oddesund 719 t. z Prestonu z żelastwem (Bergenske, Viktoriawand).

Na wyjściu:

3 września: duń. par Bretland 1235 t. do Kopenhagi z węglem (Reinhold), holend par. Zeester 187 t. do Trelleborga z portu ukrycia (Voigt), szw. par. Portos 950 t. do Göteborga z węglem (Polsko-Skand.), szw. hol. Balder z licht. Box 460 t. i Kelsö 813 t. do Sztokholmu z węglem (Bergenske), norw. par. Kongshang 425 t. do Talinnu ze śledźmi (Behnke i Sieg), par. Leontes 18 t. do Westhartlepoolu z towarem (Prowe), ang. par. Cyrille Daneels 839 t. do Newcastle z drzewem (Danz. Schiff. K.), niemiecki par. F. W. Fischer 601 t. do Kardyfu z drzewem (Shaw, Lovell), polski hol. Krakus do Schiewenhorst próżny (Wisła-Bałtyk), grecka mot. Candia 127 t. do Kronsztadu ze spirytusem (Ganswindt), grecki par. Paträas 110 t. do Kronsztadu ze spirytusem (Ganswindt), grecki par. Nolos 340 t. do Kronsztadu ze spirytusem (Ganswindt), niem. par. St. Bertrud 211 t. do Lubeki z drzewem (Lenczat), szw. par. Gustafsholm 1702 t. do Norrköpingu z towarem Scand. Levante), franc. par. Chatean Yquem 1290 t. do Bordeaux z towarem (Worms), niem. par. Feronia 343 t. do Rygi z towarem (Wolff), niem. par. Leontes 180 t. do Westartlepoolu z towarem (Reinhold), szw. par. Themis 383 t. do Malmö z towarem (Bergenske), szw. par. Robur 578 t. do Landskrony z węglem (Polsko-Skand.).

Na wejściu:

5 września: gdański par. L. Siedler 256 t. z Rotterdamu z tytoniem (Reinhold, kan. port.), szw. par. Juno 620 t. z Aalborga próżny (Behnke i Sieg), gdański par. Prosper 410 t. z Fraserburgha ze śledźmi (Behnke i Sieg, kan. port.), niem. par. Sedina 583 t. z Flensburga próżny (Reinhold, Viktoriawand), szw. par. Oddevold 664 t. z Vesteras próżny (Bergenske), niem. par. Herbert 183 t. z Hamburga z towarem (Prowe).

Na wyjściu:

5 września: jugosłowiański par. Sawa do Genui z węglem Scand. Lev.), szw. par. Güta 674 t. do Oskarshamnu z węglem (Polsko-Skand.), szw. par. Sven 196 t. do Göteborga z towarem (Reinhold), niem. par. Dollart 581 t. do Kotki próżny (Reinhold), duń. par. Estrid do Manchestru z drzewem (Bergenske), duń. par. Skinfaxe 1014 t. do Kopenhagi z węglem (Reinhold), niem. par. Carl Cords do Gdyni próżny (Behnke i Sieg), niem. par. Borussia do Hernösandu próżny (Behnke i Sieg), szw. par. Rewa do Sztokholmu z węglem (Artus).

Na wejściu:

6 września: duń. par. Victoria 1160 t. z Kopenhagi próżny (Polsko-Skand.), szw. par. Elsa 646 t. z Gefle próżny (Bergenske), duń. par. Vendia 627 t. z Struer próżny (Polsko-Skand.), ang. par. Baltonia 1449 t. z Londynu z pasażerami i towarem (Un. Baltic Corp.), niem. par. Elsfleth 275 t. z Hamburga próżny (Artus), niem. par. Frithjof 1017 t. z Helsingforsu próżny (Voigt), szw. mot. cyst. Naitea 106 t. z Kalmanu próżny (Thor Hals), szw. par. Indus 479 t. z Rotterdamu próżny (Artus).

Na wyjściu:

6 września: duń. par. Tiber 823 t. do Dunkerki z towarem (Reinhold), niem. par. cyst. Nordsee 128 t. do Aabenraa z melasą (Scharenberg).

Port Malmoe.

Eksport węgla polskiego w dużej mierze kieruje się do Szwecji przez port Malmoe. Leży on w Sundzie naprzeciwko Kopenhagi. Wobec bliskości jego do Kopenhagi wycieczki organizowane na Gdyni jeszcze w roku bieżącym nie ominą również tego portu. Malmoe jest 3-cim co do znaczenia portem Szwecji po Göteborgu i Sztokholmie. Wszystkie powyższe względy wystarczają ażeby usprawiedliwić ukazanie się tego artykułu.

Malmoe jako miasto jest również 3-cim co do wielkości w Szwecji po Sztokholmie i Göteborgu. Pozycja tego miasta, które się znajduje przy wylocie południowo-zachodnim szwedzkiej sieci kolejowej a jednocześnie nad przewozem Sundu, oraz jako port nad przejściem statków przez tę cieśninę, tłumaczy szybki rozwój miasta i portu. Około 60 000 statków przechodzi rocznie przez Sund, względnie zawija do portów tej części Szwecji. Port Malmoe jest również dobrze sytuowany wobec drogi przez kanał Kiloński, na której statki kierujące się od cieśniny Kaletańskiej wygrywają w stosunku do drogi dokoła Skagenu całą dobę.

Port Malmoe jest sztuczny, zbudowany kosztem dużych wydatków, gdyż brzeg w tem miejscu jest niski, bez naturalnego ukrycia. Roboty rozbudowy sztucznej portu sięgają roku 1775, gdy port składał się jedynie z molo i kamiennego łamacza fal. Statki przeładowywały na redzie na lichtugi portowe, w odległości 300 metrów od brzegu. W roku 1775 założył się związek dla ulepszenia portu. Ciekawa była organizacja tego „Komitetu", gdyż opierała się ona mniej lub więcej na ochotniczym udziale osób zainteresowanych, oraz na świadczeniach w naturze. Np. każdy właściciel lichtugi musiał rok rocznie dostarczać po 15 pełnych ładunków kamienia z sąsiednich kamieniołomów przez cały czas trwania robót. Wytworzono w ten sposób zupełnie zamknięty port, po czem wypompowano wodę i kopano do głębokości półtora metra. Przed portem na barze, gdzie było wody mniej niż metr posługiwano się rodzajem ręcznej dragi W roku 1806 mogły już tu wchodzić statki o zagłębieniu 2,1 metra. Około roku 1815 dragowanie wykonywano już przy pomocy dwuch statków dragujących, przy czem siłą poruszającą były konie chodzące w kółko na pokładzie. W roku 1826 zaprowadzono jeszcze jedną dragę, na której dragowało kieratem już 6 koni, a w roku 1839 już zastosowano dragę parową o sile 10 koni parowych. Skutki były te, że w roku 1844 w całym porcie już były głębokości 4,3 metra. Dalsze roboty dragowania sprowadzały się nie tylko do dragowania, lecz i zdobywania morza i tworzenia nowych terenów przez sypanie piasku wydobytego przy dragowaniu. Jestto już zupełnie współczesna nam metoda, służąca za podstawę dzisiejszego, bardzo oszczędnie wypadającego refulowania.

Tą metodę w roku 1840 zdobyto 9 hektarów terenu i zbudowano na nim 2 100 metrów nabrzeża murowanego. W roku 1922 było zarefulowane 153 hektary i zbudowanych 8 900 metrów nabrzeży. W 12-u ostatnich latach wybagrowano 2 nowe baseny. W roku 1920 wykończono kanał wejściowy o długości 2 200 m. szerokości 60 metrów, który dragowano przez 4 lata i tak samo wykończono pierwszą część portu przemysłowego.

Wszystkie tereny zrefulowane obejmują 406 000 metrów kwadratowych, z których część sprzedano. 10 lat temu rozpoczęto budowę portu wolnego gdzie również dragowaniem i refulowaniem podeszło się tu pod tereny wapienne, które znajdują się w tem miejscu na wysokości 7—8 metrów nad poziomem morza. Posłużyły one do konstrukcji łamacza fal przy zachodnim wejściu do kanału. Przykłady te pokazują, że rozwój portu Malmoe zawsze zależnym był od dragowania, nie tylko dla wykopania nowych portów, ale także utrzymywania dostępnych głębokości w kanałach dojazdowych i w samym porcie. 2 dragi używane w roku 1924 wyjęły każda 18 000 m³. Stopniowy wzrost wydajności już w roku 1917 jest największy osiągnięty dotychczas, ale koszta dragowania były bardzo wysokie wskutek wysokiej płacy robotnika i drożyzny węgla.

Najstarszą częścią portu są porty wewnętrzny i zewnętrzny i basen Varv-Port wewnętrzny o długości 5—6 metrów posiada 2 nabrzeża o łącznej długości około 800 metrów. Znajduje się tam kran 5-o tonowy i 2 i pół tonowy, 2 krany 2 i pół tonowe przeznaczone dla przeładunku węgla (każdy 200 ton dziennie) i 2 transportery elektryczne do węgla o wydajności 50 ton na godzinę.

Basen Varv w którym znajduje się stocznia Kockums ma tak samo jak dojazd jego z portu wewnętrznego głębokość 7,25 m. i znajduje się w nim kran elektryczny 5-o tonowy o wydajności przeładunkowej 800 ton węgla dziennie i inny o wydajności 50 ton na godzinę, elewator dla zboża o wydajności 640 ton dziennie. Nabrzeże mola wewnętrznego w basenie Varv, może być używane z obydwuch stron jako skład węgla; 20 % całkowitego obrotu portu Malmoe przechodzi przez to nabrzeże.

Na południowej i zachodniej stronie portu wewnętrznego są zbudowane nabrzeża o długości łącznej 1 200 metrów, przy których głębokość wody wynosi 3—4 m. W nowym porcie są 3 nabrzeża o długości około 1 350 metrów, głębokość wynosi tutaj 7,25 metra. Znajduje się tu 17 kranów, których wydajność wynosi po 15 ton na godzinę.

Przeładowano tutaj w roku 1924 400 000 ton towaru. W części wschodniej Nowego Portu przeładowuje się głównie obce towary, podczas gdy na nabrzeżu północno-wschodniem znajdują się składy węgla. Import węgla do Malmoe w roku 1924 wynosił 370 000 ton.

Port przemysłowy, obecnie jeszcze niewykończony, posiada nabrzeża długości 450 metrów i 2 krany elektryczne. Promy kursujące między Kopenhagą a Malmoe mają swoje przystanie w porcie zewnętrznym. Przy zachodnim wejściu do portu znajdują się cysterny naftowe.

W części zachodniej portu znajduje się stocznia Kockums Mekaniska Verkstads Aktiebolag i niedaleko tej stoczni 2 nowe doki należące do portu, z których większy ma następujące wymiary: 534 stopy długości, 78 szerokości i głębokości 23 stóp. Kockums jestto jedna z największych i najstarszych stoczni szwedzkich, której warsztaty są wyposażone w motory nowoczesne. W ostatnich latach warsztaty te — rozszerzono. Wykonuje się tu naprawy i konstrukcje wszystkich rodzajów statków i maszyn. W czasach normalnych stocznia zatrudniała 2 000 robotników.

Wolny port.

Głównym budynkiem Wolnego Portu jest olbrzymi magazyn długości 120 m. i szerokości około 35 metrów, którego powierzchnia wynosi 15 300 m². Ma on 3 piętra, z których każde zaopatrzone w platformę od strony morza, co umożliwia kranom półportalowym stojącym przed magazynem ładowanie towarów na każde piętro. Kranów tych jest 6, są one elektryczne, typu-pół portalowego, o nośności 2 i pół tony. Na zachodniem nabrzeżu znajdują się 2 stałe krany portalowe 5-o tonowe i 1, 3-ch tonowy. Powierzchnia Portu Wolnego jest otoczona drucianym płotem o długości 2 062 metra i 3,15 metra wysokości. Magazyn ma połączenie dwutorowe. W Porcie Wolnym znajdują się wagi automatyczne, jedna dla wagonów do 50-u ton i druga do 15 ton. Wagi te szczególnie są używane przy odprawie celnej.

Opłat celnych nie pobiera się od towarów wchodzących do Portu Wolnego w Malmoe jeżeli wchodzą drogą morską i zostaną eksportowane drogą morską czy do portu —obcego, czy też szwedzkiego. Za inne towary płaci się cło jeśli wychodzą do kraju koleją, albo każdą inną drogą. Towary pochodzące z wnętrza kraju, przeznaczone do eksportu, podlegają opłatom, gdy przekraczają wolną strefę. Port Wolny znajduje się pod kontrolą Towarzystwa Portu Wolnego w Malmoe, które eksploatuje i kieruje Portem Wolnym. Towarzystwu temu podlegają krany, magazyny i baseny i wykonuje ono wszelkie manipulacje ładowania i wyładowania statków i przewozu towarów w obrębie Portu Wolnego. Pierwsza część Portu Wolnego oddana Towarzystwu we wrześniu roku 1922 obejmuje 684 metry nabrzeży i ma głębokość 9,25 metra. W roku 1923 zawinęły do portu wolnego 63 statki o łącznej ładowności 55 588 ton netto, a w roku 1924—132 statki o łącznej ładowności 80 493 tony. W tymże roku przywieziono do Portu Wolnego morzem 266 tony samochodów i 1 325 tony kolejami, podczas gdy 1 772 samochody przeszły przez granicę.

Z powyższego widać, że port wolny odgrywa w życiu portowem Malmoe coraz donioślejszą rolę.

Kronika światowa
żeglugi i budowy okrętów.

ŁOTWA.

Ruch portu Lipawy. W czasie od 12 lipca do 12 sierpnia zawinęło do portu lipawskiego 121 statków o łącznej ładowności 28 964 23 t. r. n.

Statki te przywiozły łącznie 650 ton miesz. ładunku, 8 310 sążni i 606 standartów drzewa, 3 896 ton węgla polskiego, 14 869 beczek śledzi, 1 963 tony superfosfatów, 820 ton soli, 255 ton kredy, 10 std. dyli, 45 ton cementu, 58 000 sztuk cegły, 80 ton nafty, 55 ton brykietów, 29 statków weszło próżnych i pod balastem.

W tymże czasie opuściło port 120 statków o łącznej ład. 31 342 23 t. r. n. Statki te wywiozły łącznie 5 090 ton ładunku mieszanego, 4 261 standartów i 397 sążni drzewa, 1 405 ton mąki, 1 300 ton superfosfatów, 350 ton cegły, 110 ton otrębów, 30 ton cementu, 28 ton węgla. 51 statków wyszło pod balastem i próżnych.



Nasz wywóz i wwóz morzem.

Dane prowizoryczne.

Objaśnienie skrótów: par. — parowiec żagl. — żaglowiec, żagl. z mot. — żaglowiec z motorem, hol. — holownik, licht. — lichtuga (berlinka) morska, mot. — motorowiec.

Ang. — angielski, belg. — belgijski, duń. — duński, est. — estoński, fr. — francuski, fsk. — fiński, gd. — gdański, hld. — holenderski, lit. — litewski, łot. — łotewski, niem. — niemiecki, norw. — norweski, pol. — polski szw. — szwecki.

Liczby oznaczają ładowność statków, w tonach netto (1 tona — 2,83 m³).

Wywóz polskiego węgla przez port gdyński.

30 sierpnia:
ang. par. Felsidek 511 do Wasy.
31 sierpnia:
gd. par. Etzel 593 do Nyköpingu,
niem. par. Arnold Köpke 430 do Kirkkoniemi,
hold. par. Vechtstroom 1 252 do Rygi.
1 września:
duń. mot. Maagen 165 do Ahus.
2 września:
szw. par. Trio 832 do Göteborga,
norw. par. Ottawa 1 543 do Greaker,
szw. par. Vernandi 275 do Halmstadu.
3 września:
szw. par. Hernodia 732 do Hernösandu,
niem. licht. Wilma Kiehn 372,
niem. licht. Bertha Kiehn 307 i
niem. licht. Hinrich Kiehn 370 do Bandholmu.
4 września:
szw. par. Aegir 754 do Kalmaru.
5 września:
duń. par. Wwe Th. Malling 1 125 do Aarhus,
szw. par. Consul Bratt 624 do Göteborga,
szw. par. Themis 364 do Wyborga.

Statki powyższe wywoizły łacznie 22 959 ton węgla.

Wywóz polskiego węgla przez port gdański.

30 sierpnia:
szw. par. Oddevold 664 do Göteborga,
niem. par. Teutonia 768 do Aarhus,
niem. par. Minna Cords 552 do Haderslevu,
szw. żagl. z mot. Kajsa 60 do Karrebäkshavnu,
szw. ż. z mot. Hedwig 113 do Ystadu,
gd. par. Mottlau 430 do Rotterdamu,
fr. par. Orne 1283 do Rouen,
duń. par. Dania 1 390 do Kopenhagi.
31 sierpnia:
łot. par. Viesturs 338 do Hven,
szw. par. Elsie 826 do Udevalli,
niem. par. Fritz Schoop 903 do Rygi,
ang. par. Ulva 840 do Sztokholmu,
szw. par. Inland 1 399 do Gefle.
1 września:
norw. par. Maurita 912 do Tromsö,
austr. żagl. z mot. Steiermark 136 do Tönsbergu,
niem. par. Oskar 485 do Veyle,
szw. par. Nornan 453 do Waldemarsviku,
gd. par. Edith Bosselmann 291 do Kłajpedy,
duń. par. Hafnia 1 159 do Aarhus,
szw. mot. Ransaeter 146 do Kalmaru,
niem. par. Moskau 365 do Borgi.
2 września:
duń. par. Borghild 342 do Kopenhagi,
duń. par. Victoria 1 160 do Kopenhagi,
gd. par. Hammonia 657 do Aalborga,
norw. par. Frisk II 722 do Sztokholmu,
szw. mot. Sirius 90 do Skillinge,
duń. żagl. z mot. Aage 58 do Ommel,
norw. par. Oslo do Sztokholmu,
norw. par. Freikoll 697 do Oslo,
duń. żagl. z mot. Laura 59 do Rudkjöbingu,
szw. par. Trelleborg do Abo.
3 września:
szw. licht. Bob 460 i
szw. licht. Kelsö 813 do Sztokholmu,
fr. par. Guebwiller 1 424 do Bordeaux,
niem. par. Finnland 248 do Helsingöru,
duń. par. Bothal 1 223 do Kopenhagi,
duń. par. Bretland 1 235 do Kopenhagi,
szw. par. Portos 1 450 do Göteborga,
norw. par. Kristine I. 613 do Vesteras,
szw. par. Robur 578 do Landskrony,
szw. par. Caring 518 do Göteborga.
4 września:
niem. par. Wilhelm 935 do Kotki
gd. par. Peter von Danzig 492 do Kłajpedy,
gd. par. Balticum 364 do Odense,
szw. par. Kullen 276 do Christiansandu,
niem. par. Fanal 299 do Drebach,
szw. par. Ewy 204 do Hernösandu,
szw. par. Thure 296 do Aarhus,
niem. żagl. z mot. Hanna 79 do Norrköpingu.
5 września:
szw. par. Gota 674 do Oskarshamnu,
jugosłow. par. Sava 2 096 do Genui,
duń. par. Skinfaxe 1 014 do Kopenhagi,
szw. par. Rewa 715 do Sztokholmu.

Statki powyższe wywiozły łącznie 79 100 ton węgla.

Wywóz polskiego drzewa przez port gdański.

30 sierpnia:
duń. par. Danhild 815 do Londynu,
ang. par. Kalmar 412 do Londynu,
gd. par. Mottlau 430 do Rotterdamu,
duń. par. Hjortholm 866 do Liverpoolu,
szw. mot. Dejefors 132 do Westerwiku.
31 sierpnia:
norw. p. Vardefjeld 485 do Lowestoftu,
niem. par. Oder 655 do Londynu.
1 września:
duń. par. Svanholm 764 do Liverpoolu,
niem. par. Immenhof 182 do Karnavonu,
niem. par. Eduard 574 do Grimsby,
niem. par. Diana 638 do Liverpoolu,
niem. par. Gerda Ferdinand 908 do Gravesend.
2 września:
niem. par. Wilhelmine 197 do Storehamnu.
3 września:
ang. par. Cyrille Daneels 839 do Newcastle,
niem. p. F. W. Fischer 601 do Kardyfu,
niem. par. St. Gertrud 211 do Lubeki,
duń. par. Gautatyr 674 do Londynu,
gd. par. F. G. Reinhold 706 do Antwerpji,
ang. par. Haarlem 565do Bonessu,
niem. żagl. z mot. Anneliese Rathgen do Elsfleth,
niem. par. St. Jürgen 343 do Rygi.
5 września:
duń. par. Estrid 710 do Manchesteru.

Statki powyższe wywiozły łącznie 49 000 m³ drzewa.

Wwóz żelastwa i żelaza przez port gdański.

30 sierpnia:
niem. par. Karl Cords 501 z Londynu.
31 sierpnia:
niem. par. Dollart 541 z Newhaven,
pol. par. **Wilno** 1 122 z Dunkerki.
1 września:
szw. par. Barbara 1 475 z Rouen.
3 września:
duń. żagl. z mot. Soestrene 49 z Oslo,
duń. par. Oddesund 719 z Prestonu.
4 września:
niem. par. Lisbeth Zelck 556 z Londynu.
5 września:
duń. par. Farö 277 z Hayle.

Statki powyższe przywiozły łącznie 12 000 ton żelaza i żelastwa.

Wwóz rudy i pirytu przez port gdański.

30 sierpnia:
szw. par. Gota 674 z Oskarshamnu.
31 sierpnia:
pol. par. **Kraków** 1 121 z Lulea.
1 września:
łot. par. Kaupo 1 458 z Lulea.

2 września:
szw. par. Pan 658 z Oxelösundu
6 września:
niem. par.Signal 2 558 z Melilli.

Statki powyższe przywiozły łącznie 14 900 ton rudy żelaznej.

Wwóz nawozów sztucznych przez port gdański.

31 sierpnia:
wł. par. Dardania 2 299 ze Sfaxu.

Statek powyższy przywiózł 6 000 ton fosfatów.

RUCH DROBNICY.

Wwóz ładunku mieszanego (drobnicy) przez port gdański.

30 sierpnia:
niem. par. Eberhard 338 z Hamburga,
ang. par. Baltara 1 387 z Londynu (i z pasażerami),
szw. par. Rurik 253 z Sztokholmu,
ang. par. Smolensk 1 534 z Londynu (i z pasażerami),
niem. par. Karl 166 z Hamburga,
ang. par. Kovno 1 477 z Hullu (i z pasażerami).
31 sierpnia:
szw. par. Egon 291 z Göteborga,
niem. par. Bacchus 381 z Rotterdamu.
1 września:
duń. p. J. C. Jacobsen 740 z Kopenhagi.
2 września:
ang. par. Baltara 1 387 z Lipawy,
szw. par. Sven 196 z Helsingforsu,
niem. par. St. Jürgen 343 z Lubeki,
niem. par. Feronia 343 z Bremy,
niem. par. St. Gertrud 211 z Lubeki.
5 września:
szw. par. Smaland 1 520 z Göteborga,
gd. par. D. Siedler 256 z Rotterdamu,
duń. par. Tiber 826 z Bordeaux,
niem. par. Herbert 183 z Hamburga.
6 września:
ang. par. Baltonia 1 449 z Londynu (i z pasażerami).

Wywóz ładunku mieszanego (drobnicy) przez port gdański.

30 sierpnia:
ang. par. Baltara 1 387 do Lipawy.
31 sierpnia:
szw. par. Iris 169 do Göteborga,
szw. par. Fernebo 1 885 do Konstantynopola,
niem. par. Phoebus 362 do Rotterdamu.
1 września:
norw. par. Bomma 461 do Moes,
fin. par. Aegir 457 do Helsingforsu,
szw. par. Karin 196 do Sztokholmu,
szw. par. Egon 291 do Helsinforsu.
2 września:
ang. par. Smolensk 1 534 do Londynu (i z pasażerami),
ang. par. Baltara 1 387 do Londynu (i z pasażerami).
3 września:
niem. par. Karl 166 do Hamburga,
szw. par. Gustavsholm 1 702 do Norrköpingu,
fr. par. Chateau Yquem 1 290 do Bordeaux,
niem. par. Feronia 343 do Rygi,
niem. par. Leontes 180 do Westhartlepoolu,
szw. par. Themis 383 do Malmö,
ang. par. Kovno 1 477 do Hullu (i z pasażerami),
duń. par. J. C. Jacobsen 740 do Kopenhagi (i z końmi),
szw. par. Rurik 253 do Sztokholmu,
duń. par. Niord 283 do Kopenhagi.
4 września:
niem. par. Cereal 374 do Rotterdamu.
5 września:
szw. par. Sven 196 do Göteborga.
6 września:
niem. par. Bacchus 362 do Rotterdamu,
duń. par. Tiber 823 do Dunkerki.

Ruch tow. w porcie gdańskim w trzeciej dekadzie sierpnia.

(w tonach).

WYWÓZ: Prod mineralne: węgiel 106 226, sól 160, parafina 30, cement 6 797, oleje 1 522, sól potasowa 350, soda 96.

Prod. roślinne: jęczmień 592, pszenica 265, cukier sur. 500, melasa 340, drzewo 61 254, rzepak 898, smoła drzewna 537, ow. strączkowe 94.

Prod. zwierzęce: jaja 72, skóry 58.

WWÓZ: Prod. mineralne: fosforyty 3 140, tomasówka 4 245, kamienie 223, węgiel 122, siarka 5, saletra chilijska 5 655, ruda żelazna 11 600, żeliwo 150, żelazo 16, żelazo i stal (stare) 9 220.

Prod. roślinne: żyto 179, kukurydza 98, ryż 479, żywica i kalafonja 180, oleje 593.

Prod. zwierzęce: smalec 218, śledzie sol. 2 021, tłuszcze 392, skóry sol. 56, wełna sur. 44.

Ruch okrętów przewidywany.

Rozkład linji pasażerskiej Havre-Gdynia.

Do Gdyni zawinął, zawinie data	skąd	Z Gdyni odpłynie dokąd	data	Nazwa okrętu	Towarzystwo okrętowe
15. 9.	z Kłajpedy	do Le Havre	16. 9.	S. S. Pologne	Cie Generale Transatlantique
26. 9.	z Le Havre	do Le Havre	27. 9.	„	

Ruch okrętowy w porcie gdańskim.

Do Gdańska zawinął, zawinie data	skąd	Z Gdańska odpłynie dokąd	data	Nazwa okrętu	Towarzystwo okręt. wzgl. makler
11. 9.	z Nowego Jorku	do Nowego Jorku	20. 9.	Lituania	Baltic America Line
2.10.	„ „	„ „	11.10.	Polonja	„
5. 9.	„ Londynu	„ Londynu	9. 9.	Tasso	Ellerman i Wilson
6. 9.	„ Hull	„ Hull	9. 9.	Kolpino	„
9. 9.	„ Lipawy	„ Londynu	9. 9.	Baltonia	Un. Baltic Corp.
13. 9.	„ Londynu	„ Kłajpedy i Lipawy	13. 9,	Baltara	„
16. 9.	„ Londynu	„ Londynu	16. 9.	„	„
20. 9.	„ „	„ Kłajpedy i Lipawy	20. 9.	Baltonia	„

Redaktor Józef R. Klejnot. Nakładem wydawnictwa „Żeglarz Polski“. Odbito w drukarni „Pielgrzyma“ w Pelplinie.